平成18年神審第145号

モーターボート ビーナス運航阻害事件

言 渡 年 月 日　平成19年3月30日
審　　判　　庁　神戸地方海難審判庁（工藤民雄，横須賀勇一，加藤昌平）
理　　事　　官　阿部能正
受　　審　　人　A
　職　　名　ビーナス船長
　操 縦 免 許　小型船舶操縦士
損　　害　主機停止，航行不能
原　　因　燃料油の油量確認不十分

主　　文

本件運航阻害は，発航するにあたり，燃料油の油量確認が十分でなかったことによって発生したものである。

受審人Aを戒告する。

理　　由

（海難の事実）

1　事件発生の年月日時刻及び場所

平成18年8月14日21時30分

高知県柏島北西方沖合

（北緯32度47.1分　東経132度35.2分）

2　船舶の要目等

(1)　要　目

船　種　船　名　モーターボート ビーナス
総　ト　ン　数　13トン
全　　長　13.10メートル
機 関 の 種 類　ディーゼル機関
　出　　力　397キロワット

(2)　設備及び性能等

ア　ビーナスは，平成2年12月に第1回定期検査を受検した，限定沿海区域を航行区域とする，最大搭載人員15人の2機2軸のＦＲＰ製プレジャーモーターボートで，船体のほぼ中央部にキャビン兼操舵室，同室甲板下に機関室がそれぞれ配置され，磁気コンパス，レーダー及びＧＰＳ装置が装備されていた。

操縦席は，キャビン内の右舷側に設けられ，操舵及び主機の遠隔操縦が行えるようになっており，前面に設けられた計器盤には，主機回転計及び潤滑油圧力計があるほか，燃料タンクの油量を示す5本の目盛りが刻まれたアナログ式燃料油量計（以下「燃料計」という。）が備えられていた。

また，操舵室上部においても操舵操船が行えるようになっていた。

イ　ビーナスの燃料タンク等

主機は，B社が製造したＴＡＭＤ71型と称する高速機関で，船体後部甲板下の左右舷

に備えられた容量各600リットルのＦＲＰ製燃料タンクから各機関に燃料の軽油が供給されていた。当時，燃料計は，故障中であったが，同燃料タンクの外側には5本の目盛り線が10センチメートル間隔でペイント表示され，各目盛り間が約100リットルに相当していた。

一方，燃料油の吸引不可能量がそれぞれ約60リットルであることから，実際に使用できる油量が各燃料タンク約540リットルであった。

また，予備の燃料タンクは備えられていなかった。

ウ　ビーナスの燃料消費量

船底の汚損や気象・海象模様などにもよるが，回転数と標準的な燃料消費量は，1時間あたり，両舷主機回転数毎分2,400で約126リットル，同回転数毎分2,200で約104リットル，同回転数毎分1,800で約75リットル，同回転数毎分1,500で約56リットルとなっていた。

3　事実の経過

ビーナスは，平成18年8月13日関門港において花火大会が開催されたとき，Ａ受審人が各燃料タンクに約500リットルの燃料油が保有されていることを確認したのち，見物を兼ねてクルージングを行い，このとき各約220リットルの燃料油を消費した。

ところで，ビーナスの各燃料タンクから主機へは，固定配管で燃料油が供給されており，本船購入時から，前示のように操縦席にある燃料計が故障していたものの，Ａ受審人は，各燃料タンク外側にペイント表示された目盛り線により油量を確認できたことから，これを修理しないまま運航していた。

翌14日，Ａ受審人は，盆休みを利用してダイビングを楽しむため高知県柏島漁港に向かうこととし，初めて行くところであったが，発航にあたり，燃料は十分に足りると思い，また，同乗者も燃料油は間に合うだろうと言うので，機関の取扱説明書を読むなどして燃料消費量を検討し，必要な量の燃料油が搭載されているのかどうかの確認を十分に行わなかった。

こうして，ビーナスは，各燃料タンクの残量が約280リットルとなった状態で，Ａ受審人が船長として1人で乗り組み，妻と友人2人を同乗させ，船首0.75メートル船尾1.10メートルの喫水をもって，同日15時15分関門港新門司区のマリーナの係留地を発し，柏島漁港に向かった。

発航後，Ａ受審人は，両舷主機回転数を毎分2,200にかけ，約23ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で周防灘を東行し，16時20分姫島水道に近づいたとき，回転数を毎分1,800に落として約18ノットの速力に減じ，次いで18時31分速吸瀬戸を通過したところで，テレビ等で台風の影響による流木が多い旨の情報を得ていたことから，更に回転数を1,500に落とし，約15ノットの速力で，流木を探すことに集中しながら操舵と見張りに当たって豊後水道を南下した。

20時54分Ａ受審人は，高茂埼灯台から217度（真方位，以下同じ。）4.0海里の地点において，針路を117度に定め，同じ回転数のまま同一速力で，柏島に向けて進行し，21時22分柏島灯台から300度4.1海里の地点に達したとき，長時間航行したことから，燃料油の残量を見ようと右舷側の燃料タンクを確かめたところ，油面が最下目盛り線の下にあり，残油が少ないことから一瞬不安を覚えたものの，何とか柏島漁港まで辿りつけるだろうと思って続航中，21時29分前路を横切る態勢のモーターボートを避けるため，一旦，両舷主機を中立運転とし，再び前進にかけたところ，21時30分柏島灯台から303度2.0海里の地点において，ビーナスは，燃料油が供給されず，主機が停止して運転不能となった。

当時，天候は晴で風力１の北北東風が吹き，海上は平穏であった。

その結果，ビーナスは，Ａ受審人からの通報を受けた海上保安部からの依頼で来援した瀬渡船により柏島漁港に引きつけられ，のち同漁港において検査した結果，主機に異常がないことが判明した。

（本件発生に至る事由）

１　故障中の燃料計を修理しないままであったこと

２　柏島漁港が初めて行くところであったこと

３　Ａ受審人が，発航にあたり，燃料は十分に足りると思い，燃料消費量を検討し，燃料油の油量確認を十分に行わなかったこと

４　燃料油が欠乏したこと

（原因の考察）

本件運航阻害は，航行中に燃料油が欠乏し，主機の運転が不能となったことによって発生したものであるが，航行にあたっては，発航前の点検を十分に行い，航程，速力と回転数，燃料消費量を検討し，燃料油の油量確認を十分に行って必要量を搭載して発航することが，安全運航の確保上，極めて重要なことである。係留地を発航する際，機関の取扱説明書を読むなどして燃料消費量を検討し，燃料油の油量を十分に確認していたなら，当時，燃料が不足するおそれがあることが容易に判断でき，本件発生を未然に防止することができたものと認められる。

したがって，Ａ受審人が，発航にあたり，燃料は十分に足りると思い，燃料消費量を検討し，燃料油の油量確認を十分に行うことなく，航行中に燃料油が欠乏したことは，本件発生の原因となる。

Ａ受審人が，故障中の燃料計を修理しないままであったことは，本件発生に至る過程で関与した事実であるが，当時，各燃料タンク外側にペイント表示された目盛り線により油量を容易に確認することができたことから，本件発生と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら，これは海難防止の観点から是正されるべき事項である。

また，柏島漁港が初めて行くところであったことも，本件発生に至る過程で関与した事実であるが，発航準備を十分に行うことで対応できることであり，本件発生の原因とならない。

（海難の原因）

本件運航阻害は，ダイビングの目的で，関門港新門司区のマリーナから高知県柏島漁港に向けて発航するにあたり，燃料油の油量確認が不十分で，夜間，同県柏島北西方沖合を航行中に燃料油が欠乏し，主機の運転が不能となったことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は，ダイビングを楽しむ目的で，マリーナから柏島漁港に向けて発航する場合，前日のクルージングで燃料を消費したのであるから，燃料油が欠乏して主機の運転が不能となることのないよう，燃料消費量を検討し，燃料油の油量確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに，同人は，燃料は十分に足りると思い，燃料消費量を検討し，燃料油の油量確認を十分に行わなかった職務上の過失により，柏島北西方沖合を航行しているうち，燃料油の欠乏を招き，主機の運転を不能とさせるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては，海難審判法第４条第２項の規定により，同法第５条第１

項第３号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。